

ПРОТОКОЛ
Первого Всероссийского Конгресса авиации общего назначения
от 19 апреля 2019 года

Москва, Пресненский вал, д.19, строение 1, конференц-зал

Председательствовал
Президиум оргкомитета Конгресса в составе:

1. **МАЗУРИН Николай Михайлович** - президент общероссийской общественной организации «Федерация авиации общего назначения России»;
2. **НИКИТИН Игорь Валентинович** - президент общероссийской общественной организации «Объединённая федерация спорта сверхлёгкой авиации России», член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС;
3. **МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич** - первый Вице-президент общероссийской общественной организации «Объединённая федерация спорта сверхлёгкой авиации России», член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС;
4. **РЯБЧИНСКИЙ Сергей Васильевич** - президент общероссийской общественной организации «Федерация планерного спорта России»;
5. **КРУГЛОВ Сергей Фёдорович** - генеральный директор акционерного общества «Аэропорт Горно-Алтайск»;
6. **АЛАФИНОВ Сергей Вячеславович** - председатель совета директоров научно-производственного объединения «Аэроволга», генеральный конструктор –;
7. **АНАНОВ Сергей Константинович** - президент общероссийской общественной организации «Федерация авиационного спорта (ФАИ) России»;
8. **ЗАГВОЗДИН Олег Викторович** - генеральный директор общества с ограниченной ответственностью «Авиатэксим».

ПРИСУТСТВОВАЛИ: 302 человека.

Поддержали и подписали Меморандум с Резолюциями:

Физических лиц: 196 человек

Юридических лиц из числа общероссийских организаций: 9 организаций.

Юридических лиц из числа авиационных организаций и клубов: 15 организаций.

Организаций без образования юридического лица: 2 организации.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

I. Торжественное открытие Конгресса.

ВЫСТУПИЛИ:

МАЗУРИН Николай Михайлович - Президент общероссийской общественной организации «Федерация авиации общего назначения России»;

БАРСКОВ Игорь Александрович - референт Главного командования Воздушно-космических сил Министерства обороны Российской Федерации, действительный государственный советник 2 класса;

ГАНЗЯ Вера Анатольевна - депутат Государственной Думы Российской Федерации.

ОТМЕТИЛИ:

1. Проведение данного Конгресса сейчас очень актуально, поскольку масса скопившихся проблем в АОН не только не позволяет двигаться вперёд, но и нарушает сложившуюся практику. Ещё 5 лет назад АОН в России развивалась динамично: государство делегировало общественным организациям часть государственных полномочий, активно увеличивалось количество ВС и страна надеялась на быстрый рост АОН, сопоставимый по показателям с развитыми странами мира. Однако начавшиеся реформы ввергли целую отрасль АОН в длительную стагнацию: запретительное регулирование предпринимательской деятельности АОН, зарегулированность допусков ЕЭВС АОН к авиационным работам, отсутствие авиационных учебных центров, потеря инвестиционного интереса к развитию аэродромов и посадочных площадок, нарушение авиационными властями страны федерального воздушного законодательства, разобщённость деятельности государственных органов, и как результат – потеря инвестиционного интереса к развитию аэродромов и посадочных площадок, - всё это вызвало разрушение только что зародившегося авиационного сообщества. В настоящее время отсутствует отраслевая программа развития АОН и нет единого понимания между авиационным сообществом и властью, что вызывает хаотичность деятельности как в обществе, так и в авиационных властях. Своим Конгрессом авиационное сообщество подтвердило, что оно готово развиваться и идти на диалог, подтверждать свою значимость и заявлять, что это не частная «игрушка», а большой отраслевой сегмент. Цели и задачи АОН выражены в Меморандуме и в семи резолюциях, которые подлежат утверждению на Конгрессе.

2. По решению Министра обороны РФ создано 5 классов воздушной подготовки, поскольку большинство лётных школ проводивших ранее лётную практику либо прекратили свою работу, либо перепрофилировались на другие направления. Министерство обороны планирует открывать кадетские корпуса с лётной подготовкой в таких городах, как Петрозаводск, Нижний Новгород и других, где начнётся изучение авиационных дисциплин. После теоретической подготовки молодёжь пойдёт на полёты и в этом ключе на помощь должна прийти АОН со своими воздушными судами и аэродромами, в том числе и как колоссальный резерв воздушно-космических сил. Причём на всё на это государство не потратит ни копейки. Необходимо только выстроить правильную правовую систему, чтобы каждый человек, который хочет себя реализовать в авиации, независимо от возраста, смог ею воспользоваться. Воздушно-космические силы заинтересованы в качественной подготовке лётчиков, и мы готовы помогать и взаимодействовать с АОН.

3. Ни для кого не секрет, что всё, что было построено в советское время, сейчас разрушено до основания, и, чтобы начать снова развиваться, необходим человеческий

ресурс. Это касается не только отрасли авиации. Парадокс ситуации в развитии АОН заключается в том, что есть большое количество заинтересованных людей, но нет нормативно-правовой базы и выработанной системы государственного регулирования в этой отрасли. Необходимо подготовить грамотные предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты для профильного Министерства транспорта РФ, а также вынести вопросы развития отрасли АОН на площадку Государственной думы РФ.

II. Оглашение Меморандума и Резолюций.

ВЫСТУПИЛИ:

1. **МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич** – ходатайствует перед Конгрессом о поддержке предложенного Меморандума и, в случае согласия с его принципами – подписать.

ОТМЕТИЛ:

Основные принципы Меморандума направлены на объединение целей авиационного сообщества, направленных на единообразное развитие АОН в соответствии с международной практикой. Меморандум подтверждает, что закреплённое Воздушным кодексом Российской Федерации понятие «авиация общего назначения» - является аналогом международного термина «General aviation», значение которого закреплено нормами ИКАО (в Приложении № 6 к Конвенции о международной гражданской авиации) и документе № STA/10-WP/7 от 16.10.09 г., (утверждённом X Сессией ИКАО в Монреале с 23 по 27 ноября 2009 года) и не подлежит исключению из норм Воздушного кодекса РФ.

Меморандум подтверждает, что АОН выполняет полёты в личных целях граждан, по целям частной и деловой авиации, учебные и экскурсионные полеты, авиационные работы, спортивные, рекламные, демонстрационные и другие полёты, не относящиеся к коммерческим воздушным перевозкам.

Меморандум подтверждает, что понятие АОН в формулировке п.3 ст.21 Воздушного кодекса РФ: «гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ», является несовершенным и тормозит развитие АОН, а также является не соответствующим обозначенным выше нормам ИКАО. Действующее понятие порождает коррупцию, недобросовестную конкуренцию, произвол со стороны авиационных властей России и контролирующих органов. Это понятие должно быть изменено и принято органами государственной власти в следующей формулировке: «Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок, относится к авиации общего назначения».

Меморандум подтверждает, что в отношении понятия «малая авиация» рекомендуется принять Постановление Правительства РФ «О возрождении малой авиации», которое обозначит понимание значения и смысла термина, его отраслевую сущность и общие задачи «малой авиации», по аналогии с принятым Конгрессом США

Публичным законом №113-53 от 27 ноября 2013 года «Возрождение небольших самолётов».

2. КРУГЛОВ Сергей Фёдорович - ходатайствует перед Конгрессом о поддержке Резолюции № 1, которая определяет: «АОН России – это авиация, требующая упрощённого регулирования».

ОТМЕТИЛ:

Российская Федерация начала развивать АОН достаточно поздно. Если в США необходимость создания Ассоциации частных пилотов возникла в 1939 году, то в России - только в 1998 году, то есть с отставанием на 59 лет. Сейчас отставание от мирового развития катастрофическое. В такой сложной ситуации уровень регулирования строится по принципу «один шаг вперёд и два назад». Регулятор сначала позволяет бизнесу развиваться вокруг АОН, а потом, увидев рост, пугается этого и начинает этот процесс тормозить.

Путь упрощённого регулирования Россия приняла только в отношении автомобилизации страны, где отставание от США было в 10 раз, то есть 75 автомобилей на 1000 человек населения. Сейчас отставание сократилось, теперь оно только в 2 раза, этот путь страна преодолела в рекордные сроки: всего за 20 лет, приблизив уровень автомобилизации к мировым показателям. В области АОН обеспеченность воздушными судами в США составляет 75 судов на 100 000 человек населения, а в России - 3 судна на 100 000 человек населения, разница в 25 раз. А в штате Аляска, в связи с неразвитостью дорожного сообщения, уровень оснащения воздушными судами АОН составляет 1075 единиц на 100 000 человек населения. В нашей стране 80% территории аналогичны территории Аляски, но там, где авиация крайне необходима, её нет совсем.

Если представить, что Росавиатранс проводил бы автомобилизацию страны также, как Росавиация проводит развитие авиации, и вводил такие же требования, что в АОН, то провести автомобилизацию страны было бы просто невозможно. Упрощение системы регулирования даёт не ухудшение результатов по безопасности в отрасли, а, наоборот, её улучшение, что подтверждается итоговыми цифрами погибших. Если в автомобильных происшествиях погибает в мире 1 млн. 100 тыс. человек в год, то в авиационных катастрофах - только 1000 чел., следовательно авиация безопаснее в 1200 раз. Регулятору нужно найти путь, при котором АОН станет ещё одним драйвером роста экономики страны, наравне с автомобильной отраслью.

Неразвитость АОН сдерживает и развитие региональной авиации, как по количеству воздушных судов, так и по количеству пилотов.

3. ЗАГВОЗДИН Олег Викторович - ходатайствует перед Конгрессом о поддержке Резолюции № 2, которая определяет: «АОН России - это базовый сектор в системе деятельности авиации».

ОТМЕТИЛ:

Федеральный закон США №113-53 от 27.11.2013 года о развитии АОН обозначает данный отраслевой сегмент - как неотъемлемый инструмент экономического роста и поддержания эффективной транспортной инфраструктуры, который способствует выращиванию профессиональных кадров, разработчиков, производителей, специалистов

по эксплуатации, пилотов, обеспечивает экономическую успешность и обороноспособность государства, создаёт высокооплачиваемые рабочие места в производственных и высокотехнологичных секторах экономики, позволяет в больших объёмах экспортировать производимую продукцию. В 2011 году в АОН США было занято около 1 миллиона специалистов, из которых несколько сотен тысяч составляли частные пилоты. В России такого резерва лётно-технического состава нет.

АОН в любой стране мира объединяет в себе большое количество различных типов воздушных судов и инфраструктурных объектов, специалистов высокой компетенции занятых в эксплуатации, ремонте и лётных испытаниях техники, поддержании лётных навыков авиационного персонала, в строительстве аэроклубов и иных объектов. Это огромные инвестиции, именно поэтому ведущие экономики мира активно развивают АОН. В России свобода пользования товаром, и в частности АОН, ограничена, поэтому производство и оказание сопутствующих услуг остановлены. АОН является базовым сектором экономики и его развитие происходит благодаря массовости и креативности участников. Эти принципы экономики попораны со стороны Федерального агентства воздушного транспорта и любые попытки зарегулированности АОН или полного подчинения государству, заведомо обречены на провал.

Подходы к безопасности полётов извращены и совершенно не соответствуют фактической ситуации, о которой говорилось выше. Необходимо в кратчайшие сроки вывести АОН из-под государственного регулирования в ведение саморегулируемой организации, оставив со стороны государства лишь надзор за её деятельностью.

4. РЯБЧИНСКИЙ Сергей Васильевич - ходатайствует перед Конгрессом о поддержке Резолюции № 3, которая определяет: «АОН России – это эффективное партнёрство между обществом и властью».

ОТМЕТИЛ:

На сегодняшний день уровень взаимодействия между авиационным сообществом АОН и властью очень низкое. Это выражается в том, что в Комиссию при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС из 48 человек входит только 5 человек из АОН; в Общественный совет при Росавиации - из 28 человек входит только 2 человека из АОН; в Общественном совете при Центральном МГУ Росавиации нет ни одного представителя из АОН. Авиационные учебные центры закрыты, а действующих 10 АУЦ катастрофически недостаточно. Требования для АУЦ по подготовке частных пилотов и пилотов сверхлёгких воздушных судов завышены до уровня больших авиакомпаний. Тем самым небо для молодёжи закрыто.

Росавиацией остановлена деятельность по подготовке коммерческих пилотов в частных АУЦ, в частности в «Челавиа», хотя качество подготовки там было значительно выше, а стоимость - ниже. Из-за невозможности строительства посадочных площадок на землях сельскохозяйственного назначения, многие площадки закрываются по требованиям прокурорских проверок, а новые не открываются. Высокие транспортные налоги и высокие ввозные пошлины не влияют на развитие, а работают как фактор сдерживающий развитие АОН.

19 декабря 2018 года на заседании Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС был представлен проект подпрограммы «Малая авиация» государственной программы «Развитие транспортной системы», призванный определить единые целевые показатели для развития малой авиации в Российской

Федерации, однако его необходимо дополнить понятием АОН и уточнёнными целевыми показателями. Указанной резолюцией мы требуем:

- изменения государственной политики и расширения частных авиационных учебных центров, в том числе по подготовке коммерческих пилотов в целях недопущения огосударствления и монополизации рынка;
- исполнения в полном объёме «Плана действий федеральных органов исполнительной власти по развитию АОН», утверждённого Председателем Правительства РФ Медведевым Д.А. №6087п-П9 от 10.10.2013 года;
- исполнения в полном объёме главами субъектов РФ «Методических рекомендаций по развитию АОН», утверждённых председателем Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, помощником Президента РФ Левитиным И.Е. и направленных всем главам субъектов РФ в период с 10 по 15 марта 2015 года.

5. МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич - ходатайствует перед Конгрессом о поддержке Резолюции № 4, которая определяет: «АОН России – это площадка для первоначальной подготовки авиационных кадров, как основы доступности, массовости и развития».

ОТМЕТИЛ:

Прошло 5 лет с начала реформы авиационного образования, ознаменованной принятием Постановления Правительства РФ 670 от 15.04.2014 года и иных Федеральных авиационных правил. За это время ничего существенного не сделано, а лишь увеличена стагнация.

Так, своим письмом № 32205/01 от 11.12.2018 года в адрес Правительства РФ, Росавиация сообщает, что в России отмечается рост АОН: подготовка частных пилотов по сравнению с 2017 годом выросла на 205% и в 2018 году выдано 695 свидетельств частных пилотов. На фоне происходящего в стране кризиса АОН и кризиса авиационных учебных центров, такие заявления не только циничны, но и неправдивы, поскольку 80% этих частных пилотов - это "коммерческие пилоты", получающие "свидетельство частного пилота" как промежуточное по требованиям ФАП-147. Игра со статистикой не прибавляет авторитета Росавиации, а, наоборот, усугубляет негативные настроения авиационного сообщества.

В части катастроф Росавиация на всех совещаниях заявляет, что количество жертв в АОН за 10 лет составило 248 человек, при этом не сообщается, что в коммерческой авиации за этот же срок погибло 1700 человек.

Существует правовой вакуум между сроками двух законодательных инициатив, возникших с 14.02.2014 года – датой вступления в силу Постановления Правительства РФ 670 и 15.04.2014 года - датой вступления в силу ФАП-32, когда Росавиацией в виде телеграммы направлены указания о непризнании квалификационных отметок и Свидетельств авиационного персонала, выданных после 14.02.2014 года, в то время как этим сроком должна являться дата до 15.04.2014 года, что подтверждено письмом Министерства транспорта РФ. Данной телеграммой введены в заблуждение также органы надзора и предварительного следствия. Она, в нарушение Постановления Правительства РФ №1009 от 13.08.1997 года, наделена Росавиацией статусом нормативного правового акта, вводящего новое регулирование.

Следствием этих действий явились тотальный поиск формальных оснований обесценивания предыдущего лётного стажа авиационных специалистов, и непризнание по формальным признакам выданных ранее документов.

Такие действия позорят авиацию страны, в то время как Европейскими авиационными властями 13 июля 2018 года был опубликован нормативный акт о создании “Объявленных учебных организаций” (COMMISSION REGULATION (EU) 2018/1119 of 31 July 2018 as regards declared training organisations), который внедряет уведомительный порядок работы Авиационных учебных центров (АУЦ). Начиная с 3 сентября 2018 года для подготовки частных пилотов, пилотов лёгких воздушных судов, пилотов планеров и пилотов аэростатов не требуется сертификация АУЦ, а достаточно уведомления, содержащего программу подготовки. Мы стремимся к конструктивному диалогу с авиационными властями России и указанной резолюцией требуем:

1. Исключить формальные и необоснованные требования в отношении авиационных специалистов и частных авиационных учебных центров;
2. Обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки согласно статьи 54 Воздушного кодекса РФ;
3. Ввести амнистию на авиационных специалистов, аттестованных до 15.04.2014 года и обеспечить прозрачную процедуру обмена “старых” свидетельств авиационных специалистов на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением Правительства РФ №670 с возможностью практического подтверждения навыков пилотирования.
4. Обеспечить возможность переподготовки пилотов сверхлёгких воздушных судов в частных пилотов, а затем в коммерческих пилотов.

6. АЛАФИНОВ Сергей Вячеславович - ходатайствует перед Конгрессом о поддержке Резолюции № 5, которая определяет: «АОН России – это опора для промышленного и производственного потенциала авиации страны и производственных кадров».

ОТМЕТИЛ:

Решение накопившихся проблем в правовом регулировании проектирования и производства авиационной техники в целях АОН - является ключевым для развития экономической отрасли России в виде авиационных работ, авиационного туризма, авиационных видов спорта, обеспечения транспортной доступности малых поселений. На крупнейшей авиационной выставке «AERO 19» в Германии в городе Фридрихсхаффен - Россия была представлена дельталётом «Атом», самолётом «Boeing» и небольшим двигателем из Тольятти - и всё. В это же время маленькие государства: Словения, Словакия и Чехия - были представлены десятками фирм и прекрасной продукцией.

В России за последние 25 лет мы наблюдаем только десятки «прожекторов» и ноль на выпуске серийной продукции. При этом мировой рынок растёт. По данным компании «GAMA», мировые продажи воздушных судов в АОН в 2018 году выросли на 5% во всех категориях: поршневых, турбовинтовых, турбореактивных и вертолётов. В России необходимо создать правовое поле, понятное для всех участников рынка. На сегодня мы имеем одно монополизированное поле со стороны Объединённой авиационной

корпорации, а также массу частных производственных инициатив, где энтузиасты пробиваются как могут.

Федеральные авиационные правила № 118 являются полуполюгальным документом, закрывающим, а не открывающим окно для легальной эксплуатации авиационной техники, не поддерживаемой сертификатом типа. Авиационные правила (часть 21) в редакции Минтранса РФ не дают легальной возможности создания новых конструкторских бюро и закрывают уже работающие под лицензией Минпромторга РФ. Авиационные правила (часть 23) не соответствуют действующим аналогам FAR-23 и CS-23, что закрывает путь к валидации российских сертификатов типа, чтобы продавать технику за рубеж. Отсутствуют как класс нормы LSA для воздушных судов 600/650 кг. Не понятно, кому выгодно такое положение дел. И здесь не надо делать новых открытий, а необходимо просто создать нормальное правовое поле.

Все правовые акты должны быть гармонизированы между собой с одной лишь целью: максимального народнохозяйственного эффекта при приемлемом и эквивалентном уровне безопасности полётов. На протяжении 25 лет авиационные нормы качественным образом не обновлялись, и у нас есть предложения по внесению корректировок во все правовые нормы касательно АОН.

7. НИКИТИН Игорь Валентинович - ходатайствует перед Конгрессом поддержать Резолюцию № 6, определяющую: «АОН России – это современный саморегулируемый сегмент с минимальным административным воздействием на основе международной практики».

ОТМЕТИЛ:

АОН в России переживает глубочайший кризис, и наши люди вынуждены выезжать для обучения за рубеж, так как здесь невозможно получить сертификат лётной годности. Чиновники, которые требуют дополнительные расчёты, ничего в этом не понимают, поскольку последние десятилетия из Росавиации «вымывались» специалисты. Аналогичная ситуация и в Министерстве транспорта РФ и предлагаемые Федеральные авиационные правила становятся всё хуже. Причина проблем лежит в кризисе управления авиационных властей.

Такие проблемы возникали не только у нас - через них проходили все страны Мира, а выходили из этой ситуации только одним путём: передачей части государственных полномочий авиационным общественным организациям. К таким полномочиям относятся: учёт лётной годности воздушных судов, подготовка авиационного персонала и выдача свидетельств пилотов, обследование посадочных площадок, включая взимание платы за эти услуги. Как правило, это лишь разрешающая строка в Федеральном национальном законодательстве.

8. АНАНОВ Сергей Константинович - ходатайствует перед Конгрессом поддержать Резолюцию № 7, определяющую: «АОН России – это площадка для развития авиационного спорта и молодёжного технического творчества на основе передачи части полномочий профессиональным сообществам».

ОТМЕТИЛ:

Спортивные полёты, равно как и воздушные суда, распространены в мире достаточно широко и люди вкладывают в них не только рекорды и спортивные достижения, но и элементы авиационного туризма, полёты для отдыха и досуга. Недавно Федерация аэронавтики (ФАИ) декларировала свою деятельность как развитие спортивных полётов, а также полётов для отдыха и развлечений. Когда мы говорим о спорте, то мы затрагиваем и огромный пласт АОН. Это лишь подтверждает вышеизложенное утверждение о том, что регулирование таких полётов во всём мире переданы спортивным общественным организациям.

Национальным авиаспортивным контроллером в России является Федерация авиационного спорта России (ФАС), которая объединяет в себе все спортивные авиационные федерации. Таким образом, в нашей стране уже есть целая структура, готовая взять на себя обязанности саморегулятора спортивной деятельности, что и будет самым главным проявлением гражданского общества России. Только в таких организациях сконцентрированы грамотные и компетентные специалисты.

Главным государственным органом в Российской Федерации, который должен быть заинтересован в таком развитии, является Министерство спорта России, но на практике такой заинтересованности нет. Международная организация гражданской авиации ИКАО также призывает пересматривать национальные нормы с целью развития авиационного спорта. В нашей стране авиационные власти должны осознать, что спортивной авиации требуются простые формы регулирования, отличающиеся от требований к коммерческой авиации.

III. Выступления почётных гостей и участников Конгресса

ВЫСТУПИЛИ:

ЯКУБОВИЧ Леонид Аркадьевич, частный пилот, известный телевизионный ведущий;
МАЛЫШЕВ Константин Валентинович, частный пилот, директор ЮК «Прометей Лекс»;

ТОКАРЕВ Виктор Иванович, лётчик-космонавт, Герой России;

БОЛДЫРЕВ Михаил Николаевич, частный пилот, мастер спорта СССР;

ЛАТЫПОВ Валерий Александрович, пилот аэростата;

ТИЛЛЕС Роберт Семёнович, член экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса комитета по промышленности Государственной думы РФ;

ЦЫГАНАШ Вадим Николаевич, председатель общественного движения Профсоюз АОН;

МАКОВЕЦКИЙ Александр Николаевич, комментатор авиационных программ авиашоу;

ВИНОГРАДОВ Сергей Юрьевич, главный конструктор самолёта Ил-103;

МАРТЫНЮК Евгений Иванович, руководитель детского клуба «Аиватор»;

ДУДАНОВ Вячеслав Геннадьевич, заместитель начальника МТУ Центральных районов Росавиации;

ГОЛОВЕНЬ Роман Борисович, частный пилот, заместитель начальника отдела технических норм и требований Министерства транспорта РФ.

ОТМЕТИЛИ:

1. Проведение данного Конгресса актуально, необходимо поддержать предлагаемые Меморандум и Резолюции. АОН России - это главный мобилизационный резерв нашей страны, который должен обеспечивать резерв лётного и технического состава. В истории нашей страны подобное уже было в 1941 году, и этот вопрос необходимо ставить очень жёстко перед Президентом Российской Федерации, поскольку в стране сейчас положение угрожающее для безопасности государства;

2. Предложено привлекать юридическую компанию «Прометей Лекс» к юридической экспертизе материалов от имени авиационного сообщества АОН и к подготовке необходимой документации. Организовать в Государственной Думе РФ и в Совете Федераций круглый стол по проблемам развития АОН. Заключить Соглашения с органами государственной власти для закрепления прав и обязанностей в области развития АОН.

3. Сложившиеся условия для развития АОН в России нельзя назвать даже приемлемыми. Если заслуженный лётчик-испытатель, лётчик-космонавт, Герой России, испытывавший и освоивший 55 типов воздушных судов, частный пилот, не может получить в Росавиации квалификационную отметку на однодвигательный лёгкий самолёт при замене Свидетельства пилота, то это ненормально и такая система подлежит полному реформированию.

4. Предложено 9 критериев по которым можно судить, что ситуация в регулировании АОН нормализовалась:

- Регулятор выполняет собственные правила и процедуры;
- Регулятор несёт ответственность за свои действия и бездействие;
- Регулятор строит свою деятельность на принципах обучения и разъяснения;
- Регулятор применяет запреты и ограничения адресно и обоснованно;
- Регулятор рассматривает безопасность полётов как показатель нормальной лётной деятельности;
- Регулятор действует на основе знания и понимания сути предмета регулирования;
- Регулятор рассматривает развитие АОН как приоритет деятельности;
- Регулятор меняет существующие правила во взаимодействии с представителями всех направлений АОН;
- Регулятор меняет существующие правила на основе целостного согласованного плана действий.

5. Встречается жестокость следственных органов при уголовном преследовании пилотов АОН, а также возбуждение уголовных дел по ст.238 УК РФ за незначительные нарушения, в ходе которых применяются обыски, прослушивание телефонных переговоров и т.д.

6. Уровень подготовки авиационного персонала должен расти, необходимы условия для появления авиационных учебных центров. Требуется возобновить совершенствование лётного мастерства экипажей больших воздушных судов через возможность их обучения ручному управлению в авиации АОН, тем самым поддерживая навыки лётного мастерства и чувства полёта.

7. Поддержать создание Оргкомитета (рабочей группы), который будет взаимодействовать с органами власти от имени - Конгресса и всего авиационного сообщества АОН.

8. Проводить усложняющиеся с каждым годом авиашоу в которых заложены основы массовости и любви к авиации. Особо уделить внимание возможности упрощённой

сертификации исторических экземпляров воздушных судов, которые развивают чувство патриотизма у населения нашей страны. К сожалению, историческая гордость нашей страны летает в основном только за границей.

9. Государство не рассматривает АОН как потенциал экономического и промышленного развития нашей страны и перед ОАК и КБ «ИЛ» не поставлены задачи в развитии 4-6 местных самолётов. Чтобы ОАК и КБ «ИЛ» начал заниматься такими машинами, нужен запрос от сообщества АОН, и таких запросов должно поступить достаточное количество. Для небольших КБ и производств АТ нужна простая правовая база.

10. Детские авиационные клубы должны развиваться, несмотря на то, что они не являются финансово привлекательными, потому что именно от них напрямую зависит кадровый потенциал нашей страны - как основа ориентации на знания и здоровый образ жизни.

11. МТУ Росавиации чинит препятствия исключительно по причине несовершенного законодательства. Любое наше решение может быть оспорено в суде. Предложение для руководителей посадочных площадок, чтобы они докладывали о несанкционированных вылетах. МТУ Росавиации готово участвовать с авиационным сообществом в разработке предложений для Министерства транспорта РФ.

12. Министерство транспорта РФ всегда открыто перед сообществом АОН. Оснований для запрета Росавиацией использования ЕЭВС на авиационных работах не имеется, и со стороны Министерства транспорта РФ никогда подобных письменных указаний о запрете эксплуатации не поступало и поэтому данные действия можно трактовать как издевательство или саботаж. Запрет Росавиацией выдачи сертификатов лётной годности на ЕЭВС также незаконен, поскольку они были выданы при действующем законодательстве РФ, которое не поменялось, и оценка действий должностных лиц Росавиации должна производиться в судебном порядке. В противном случае их действия надлежит расценивать как незаконные в течение более 10 лет. Данная позиция и иные позиции Минтранса РФ всегда выражаются открыто в соответствии с действующим законодательством РФ. Росавиация не уполномочена на нормативно-правовое регулирование в отрасли, а является исполнителем и зачастую нарушает действующее законодательство, но при этом требует его соблюдения от участников АОН. Искоренить данную ситуацию возможно только через суд.

IV. РЕШЕНИЯ КОНГРЕССА

РЕШИЛИ:

1. Утвердить состав Оргкомитета (Рабочей группы) из числа специалистов в области АОН, который будет рекомендован органам государственной власти и авиационным властям для согласования решений, проектов и иных законодательных инициатив в области авиации общего назначения.

Состав рабочей группы:

- **АЛАФИНОВ Сергей Вячеславович** - председатель Совета директоров ООО НПО «Аэроволга», руководитель рабочей группы;
- **ОЛЕХНИК Ольга Вячеславовна** - вице-президент Федерации авиации общего назначения России, член рабочей группы;

- **НИКИТИН Игорь Валентинович** - президент Объединённой федерации спорта сверхлёгкой авиации России, член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, член рабочей группы;
- **МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич** - первый Вице-президент Объединённой федерации спорта сверхлёгкой авиации России, член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, руководитель аэродромного комплекса «Первушино», член рабочей группы;
- **МАЛЫШЕВ Константин Валентинович** - директор юридической компании «Прометей Лекс», член рабочей группы;
- **ТЮРИН Владимир Владимирович** - президент Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов, член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, член рабочей группы;
- **ПОПОВ Игорь Иванович** - генеральный директор «Авиационной компании «Аэрон», член рабочей группы;
- **НИКОЛАЕВ Борис Алексеевич** - директор АУЦ «АБН АЭРО», член рабочей группы;
- **АНАНОВ Сергей Константинович** - президент Федерации авиационного спорта (ФАС) России, Вице-президент по России Международной федерации аэронавтики (FAI), Вице-президент Общей спортивной комиссии FAI, член рабочей группы;
- **ЦЫГАНАШ Вадим Николаевич** - председатель общественного движения «Профсоюз АОН», член рабочей группы;
- **БОЛДЫРЕВ Михаил Николаевич** - директор инжиниринговой компании ООО «Бенд-Инжиниринг», член рабочей группы;
- **ГРУШИНА Ирина Борисовна** - Президент Федерации вертолётного спорта России, член рабочей группы.

2. Доработать проекты представленных Конгрессу Меморандума и Резолюций с учётом предложений и их копии направить: Президенту РФ, председателю Правительства РФ, председателю Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, Министру транспорта РФ, руководителю Федерального агентства воздушного транспорта РФ, Генеральному прокурору РФ, в Представительство ИКАО в Российской Федерации, Министру промышленности и торговли РФ, руководителю Ространснадзора, начальнику ФСБ России, Министру обороны РФ, Министру внутренних дел РФ, в Государственную Думу и Совет Федераций Российской Федерации;

3. Утверждённому составу Оргкомитета Конгресса - (Рабочей группе) разработать проекты Соглашений с органами государственной власти, предусматривающие основы взаимодействия и единых целей в развитии АОН России;

4. Первоначальные итоги Конгресса представить в рамках Международного авиакосмического салона в г. Жуковский в период с 27 августа по 1 сентября 2019 года.

Президент общероссийской общественной
Организации «Федерация авиации
общего назначения России»



Мазурин Н.М.

19 апреля 2019 года

Приложение к протоколу Конгресса от 19.04.2019 г.

«У Т В Е Р Ж Д А Ю»
 Президент общероссийской общественной
 организации «Федерация авиации
 общего назначения России»



Мазурин С.М.

« 19 » апреля 2019 года

СОСТАВ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
 ВСЕРОССИЙСКОГО КОНГРЕССА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

ФИО	СТАТУС	КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН	ПОЧТОВЫЙ АДРЕС	ФУНКЦИОНАЛ
АЛАФИНОВ Сергей Вячеславович Председатель Совета директоров ООО НПО «Аэроволга»	Руководитель группы	8-985-773-97-96	aerovolga@gmail.com	<ul style="list-style-type: none"> - Общее руководство группой, принятие решение об изменении состава группы и определения функционала её членов; - Оценка регулирующего воздействия воздушного законодательства; - Взаимодействие с органами власти; - Оценка воздушного законодательства в области создания, производства и сертификации воздушных судов; - Участие в нормотворчестве;
ОЛЕХНИК Ольга Вячеславовна Вице-президент Федерации авиации общего назначения России	Ответственный секретарь	8-906-068-86-63	faonrf@gmail.com	<ul style="list-style-type: none"> - Контроль входящей и исходящей документации; - Общее взаимодействие с членами рабочей группы; - Исполнение иных обязанностей, определенных руководителем группы;
НИКИТИН Игорь Валентинович Президент Объединённой федерации спорта сверхлёгкой авиации России, член Комиссии при Президенте РФ по	Член рабочей группы	8-926-677-50-09	nikitin_i@mail.ru	<ul style="list-style-type: none"> - Организация работы в области деятельности сверхлёгких воздушных судов; - Оценка воздушного законодательства в области создания, производства и сертификации воздушных судов; - Оценка регулирующего воздействия воздушного

<p>вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС</p>				<p>законодательства; - Анализ международного опыта в области деятельности АОН и передачи части государственных полномочий общественным организациям; - Участие в нормотворчестве;</p>
<p>МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич Первый Вице-президент Объединённой федерации спорта сверхлёгкой авиации России, член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, руководитель аэродромного комплекса «Первушино»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-906-104-95-89</p>	<p>sminigulov@yandex.ru</p>	<p>- Организация массовых и авиационно-массовых мероприятий; - Общие вопросы организации взаимодействия; - Практические вопросы организации деятельности на посадочных площадках АОН; - Оценка воздушного, законодательства в области подготовки авиационных специалистов сверхлёгких воздушных судов; - Участие в нормотворчестве;</p>
<p>МАЛЫШЕВ Константин Валентинович Директор юридической компании «Прометей Лекс»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-913-913-23-64</p>	<p>mk@prometey-ka.ru</p>	<p>- Юридическая оценка законодательства в области деятельности АОН; - Юридическая помощь в подготовке документации; - Юридическая оценка регулирующего воздействия законодательства РФ, влияющего на организацию деятельности в области АОН; - Участие в нормотворчестве;</p>
<p>ТЮРИН Владимир Владимирович Президент Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов, член Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-916-683-31-07</p>	<p>vladimir.turin@gmail.com</p>	<p>- Оценка регулирующего воздействия воздушного законодательства; - Оценка воздушного законодательства в области использования воздушного пространства, международных полётов, организации поиска и спасания; - Международная практика деятельности АОН; - Участие в нормотворчестве;</p>
<p>ПОПОВ Игорь Иванович Генеральный директор «Авиационной компании «Аэрон»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-927-278-46-87</p>	<p>aeronsla@mail.ru</p>	<p>- Оценка воздушного законодательства в области выполнения авиационных работ; - Практические вопросы создания, деятельности и регулирования эксплуатантов, зарегистрированных по требованиям ФАП-249; - Участие в нормотворчестве;</p>

<p>НИКОЛАЕВ Борис Алексеевич Директор АУЦ «АБН АЭРО»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-985-760-22-98</p>	<p>boris@abn.aero</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оценка воздушного законодательства в области подготовки авиационных специалистов; - Оценка воздушного законодательства в области безопасности полётов и авиационной безопасности; - Участие в нормотворчестве;
<p>АНАНОВ Сергей Константинович Президент Федерации авиационного спорта (ФАС) России, Вице-президент по России Международной Федерации авиации (FAI), Вице-президент Общей спортивной комиссии FAI</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-916-655-90-18</p>	<p>robinson664422@gmail.com</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оценка законодательства в области развития авиационного спорта; - Организация взаимодействия с ФАИ; - Организация взаимодействия с органами государственной власти в области развития авиационного спорта, в том числе и с Министерством спорта Российской Федерации; - Участие в нормотворчестве;
<p>ЦЫГАНASH Вадим Николаевич Председатель общественного движения «Профсоюз АОН»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-908-179-91-65</p>	<p>tsiganash@mail.ru</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Взаимодействие с органами государственной власти; - Оценка регулирующего воздействия законодательства в области выполнения авиационных работ; - Участие в нормотворчестве;
<p>БОЛДЫРЕВ Михаил Николаевич Директор инжиниринговой компании ООО «Бенд-Инжиниринг»</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-916-675-94-91</p>	<p>m095@mail.ru</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оценка регулирующего воздействия воздушного законодательства; - Организация взаимодействия с органами государственной власти по вопросам применения законодательства в области АОН; - Организация взаимодействия с органами государственной власти в области внедрения основ стратегического управления и снятия излишнего регулирующего воздействия на АОН; - Участие в нормотворчестве; - Участие в анализе и планировании изменений.
<p>ГРУШИНА Ирина Борисовна Президент Федерации вертолётного спорта России</p>	<p>Член рабочей группы</p>	<p>8-985-059-70-18</p>	<p>igrushina1@rambler.ru</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оценка законодательства в области развития вертолётного спорта; - Организация авиационно-спортивных мероприятий; - Общие вопросы взаимодействия;